

Oslo og Boden (SE), 21/1-2020

HØRINGSNOTAT REPRESENTANTFORSLAG 8:14 S (2019-2020)

FJ er en landsdekkende organisasjon som på fritt grunnlag arbeider for at jernbanen skal utføre en langt større del av det totale transportarbeidet i Norge, og mellom Norge, Norden og Europa. Vi ser jernbanen som navet i utviklingen av et integrert transportsystem for å redusere skadevirkninger på helse og miljø og bedre forutsetningene for en bærekraftig økonomi. Vi inngår i et nettverk av ProRail-organisasjoner i Norden og Europa.

Vi takker for denne muligheten til å begrunne hvorfor vi støtter representantforslaget til Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen.

Det er et faktum at Nord-Norge har et investeringsetterslep når det gjelder samferdsel og spesielt jernbane.

For Nord-Norge dominerer råvareproduksjon og turisme. Skal landsdelen videreutvikles kreves god og bærekraftig infrastruktur. Både hele Norge og spesielt Nord-Norge har et betydelig og uutnyttet potensial for videreforedling av egne råvarer, hvor forutsetningene i stor grad er betinget av gode transportløsninger.

Befolkningsutviklingen i nord er svak. Likevel er det noen bykommuner som vokser. En Nord-Norgebane kan skape et nordnorsk IC-marked ved å knytte Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø innen pendleravstand av hverandre. Det kan bli en motor for å gjøre landsdelen mer attraktiv.

En begrensning er etterslepet i vedlikehold og utbygging av en moderne og tidsmessig infrastruktur for å klare et bærekraftig landverts transportsystem. Det gjør landsdelen mer følsom i overgangen til det grønne skiftet enn andre deler av landet. Store deler av stam- og fylkesveinettet er ikke dimensjonert for dagens tungtrafikk og standardkrav. Dessuten er Nordlandsbanen i stort behov av modernisering og overgang til elektrisk drift.

Utbygging av Nord-Norgebanen og tiltak på Nordlandsbanen for realisering av en moderne nordnorsk jernbanekorridor Trondheim – Narvik – Tromsø med sidebane til Harstad, vil være et avgjørende strategisk grep for å bringe landsdelen på nivå med resten av landet.

Etter et antall utredninger og politiske løfter står landsdelen mer enn noen gang samlet bak kravet om Nord-Norgebanen. Nå må det være Nord-Norges tur å få en større andel av de nasjonale realkapitalinvesteringene. Politikken må også regne på kostnaden ved å la halve Norge bli liggende i ei transportmessig bakevje. En investering i Nord-Norgebanen må likestilles med andre store infrastrukturprosjekter som IC på Østlandet, E18 i Vestkorridoren og Nye Veiers prosjektportefølje.

Vi har følgende kommentarer til de enkelte delpunktene i forslaget:

Veksten i sjømatsektoren

Nord-Norge eksporterer sjømat for anslagsvis 40 mrd kr i året. Det er betydelige volumer som krever en sikker og forutsigbar transport gjennom flere land fram til mottager. En stor andel fraktes over Narvik med ARE- og NRE-togene til Alnabruterminalen i Oslo for videre landtransport ut i Europa. I likhet med Norge sliter også Sverige med et betydelig etterslep på jernbanens infrastruktur med enkelsporet drift på stambanenettet i nord. Sporkapasiteten begrenser tilgangen for norske godstog på de aktuelle banestrekningene. Systemet er følsomt og regulariteten ujevn. En moderne nordnorsk jernbanekorridor Trondheim – Narvik – Tromsø

kombinert med ytterligere tiltak på Dovre- og Rørosbanen vil minske avhengigheten av svensk sporkapasitet.

Nordøstpassasjen

Vi ser de muligheter som en åpning av Nordøstpassasjen kan gi for godsfrakt på jernbanen med skipning over moderne og spesialiserte havneterminaler både i Tromsø, Harstad og Narvik, eller nærliggende lokaliseringer. Det er en av flere langsiktige parametere som må tas inn i beregningskalkylene for Nord-Norgebanen og tiltak på Nordlandsbanen (hele den nordlige korridoren Trondheim – Tromsø).

Ofofbanen

En sammenføring av Nord-Norgebanen og Ofofbanen/Malmbanen i Narvik vil gi helt nye forutsetninger for et sammenknyttet jernbanenett. Nord-Norgebanen vil kobles både til svenske og finske jernbaneplaner i nord, som realiseringen av den Botniske korridoren og langtgående jernbanekorridorer ut i Europa og Asia. Vi vil minne om Ofofbanens viktige betydning og de foreliggende planer om utbygging av dobbelspor mellom Narvik og Kiruna. Som en kuriositet vil vi nevne de betydelige inntekter banen har generert, anslagsvis opp mot 100 mrd kr i dagens pengeverdi.

Nordområdeutredningene

Vi konstaterer landsdelens betydelige potensiale. Tilgang på moderne landverts kommunikasjoner og tilhørende infrastruktur må bygges ut i samme takt som de store investeringer som gjøres i sør. Etterslepet i nord får ikke bli en varig faktor. Nordområdeplanene må i større grad samordnes regionalt og i samvirke med de nordlige naboregionene i Sverige og Finland for å vinne troverdighet.

Oppsummering

Vi hevder at store investeringer i moderne jernbane er et politisk spørsmål om hvilket samfunn vi skal ha i framtiden. Da snakker vi i perspektiver som strekker seg 100 - 150 år fram i tid, basert på de samme forutsetninger som da vi bygde våre første stambaner. Tatt i betraktning avkastningen fra Oljefondet vil politikken ha et forklaringsproblem overfor befolkningen i nord om Nord-Norgebanen enda en gang får stryk på foten.

Vi stiller oss fullt ut bak forslagets konklusjoner og vektlegger spesielt behovet for ny verdiskapning og gode strategier i nord for overgangen til fornybarsamfunnet.

Vi oppfordrer på det sterkeste Stortinget til å vedta forslaget.

Med vennlig hilsen

For Jernbane

Kjell Erik Onsrud
Leder

Gunnar A. Kajander
Nestleder og Distriktskontakt Nord-Norge